FLOTA POLSKA

GDYNIA GDAŃSK

1933



DR. KAZIMIERZ PAPÉE, GENERALNY KOMISARZ RZECZYPOSPOLITEJ W W. M. GDAŃSKU.



Tel.-Addr.: Lenschat-Danzig / Gdynia — **SHIPBROKERS** — Telephone 257 41-44 Danzig / 1885 Gdynia

---

„WISŁA"

Spółdzielnia Transportowa i Oszczędnościowa
E. G. M. B. H.

Gdańsk, Holzmarkt 4. **Telefon 25334.**

ODDZIAŁY: Warszawa, Marjenstadt Nr. 3 tel. 741-33. Toruń, ul. Mostowa 5. tel. 14.

AGENTURY: Włocławek, ul. Spichlerna 10, telef. 25. Bydgoszcz, Florjana 6, tel. 1607.

Przyjmuje wszelkie transporty wodne do Gdańska, Gdyni oraz do miejscowości, położonych nad Wisłą i jej dopływami, i do sąsiednich miejscowości Wschodnich i Zachodnich Niemiec.

Własne parostatki.

LLOYD BYDGOSKI

SP. AKC.

Żegluga rzeczna, holowanie, przewóz, flisactwo, spedycja, magazynowanie, port przeładunkowy, stocznia, fabryka maszyn, tartak, cegielnia.

Zarząd: BYDGOSZCZ, ul. Grodzka 17. Telefony: 259, 471, 472

KONTA BANKOWE: Bank Polski, w Bydgoszczy, Bank Gospod. Krajowego, Oddz. w Bydgoszczy, Bank Związku Spółek Zar., Oddz. w Bydgoszczy, Komunalna Kasa Oszczędn. miasta Bydgoszczy P. K. O. Poznań Nr. 205-947

ODDZIAŁY: GDAŃSK, Schäferei 15-18 — Tel. 274-46. Adres telegr.: „Schleppschiffahrt". WARSZAWA, Port Wiślany Warszawa-Praga, ul. Zamojskiego 2 — Tel. 134-19. Adres telegr.: „Portlloyd". POZNAŃ, Al. Marcinkowskiego 13. — Tel. 59-60. Adres telegr.: „Portlloyd". AGENTURY: GRUDZIĄDZ, Rybacka 13. — Tel. 247. TORUŃ, Nadbrzezie, Wyszynk 2—Tel 154. WŁOCŁAWEK, Bulwarowa 19—Tel. 317. PŁOCK, Sienkiewicza 20

„GDYNIKA"

Maklerzy Ubezpieczeń Morskich Sp. z o. o.

Gdynia, ul. Washyngtona, gmach „Żeglugi Polskiej" Tel. 19-37 Centrala

UBEZPIECZENIA kasko, transporty morskie, urządzenia portowe, składy i inne. Udziela informacji i porad w dziedzinie ubezpieczeń morskich i portowych. Przeprowadza likwidacje awarji i szkód w imieniu klijentów. Posiada swe oddziały w Warszawie i Gdańsku

CENA 2 ZŁ.

FLOTA POLSKA

czasopismo gospodarcze dla spraw żeglugi morskiej powietrznej i kolonjalnych

POD REDAKCJĄ RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I TOMASZA Ks. LUBOMIRSKIEGO

Rok VI. *Warszawa, wrzesień — październik 1933 r.* *Nr. 16.*

PLAN WOLNEGO M. GDAŃSKA I PORTU GDAŃSKIEGO.



Zarząd portu gdańskiego, składający się z przedstawicieli w. m. Gdańska i Rządu Polskiego, coraz bardziej przystosowuje port ten do wymagań życia gospodarczego Polski.

WSPÓŁPRACA GDYNI I GDAŃSKA

Wizyta przedstawicieli Senatu Gdańskiego złożona naszemu rządowi w Warszawie, położyła kres dotychczasowej polityce w m. Gdańska, który większość spornych kwestji z Polską starał się załatwić nie bezpośrednio z naszym rządem, lecz przez Ligę Narodów.

Nowy Senat w. m. Gdańska postanowił wszelkie sprawy sporne załatwić bezpośrednio z władzami polskiemi.

Ten stan rzeczy bardzo przyczynił się do większego ożywienia stosunków gospodarczych między Gdańskiem a Polską i należy go powitać z zadowoleniem i przyklasnąć rozumnej i przewidującej polityce gdańszczan.

Stosunki geograficzne mamy takie, że Gdańsk, bez względu na to, czy to się komu podoba czy nie, jest portem Polski, rozbudowywać, rosnąć może tylko jako port Polski.

Przypomieć się tu godzi kilka cyfr. W roku 1913, ostatnim roku przedwojennym, obrót portu gdańskiego w przywozie i wywozie wynosił 2.171.000 ton ładunków. W roku 1924, a więc po kilku latach współpracy z „zapleczem" polskiem i — dodajmy—w okresie, gdy port gdyński jeszcze nie istniał, obrót portu gdańskiego wynosi w przywozie i wywozie 2.374.000 tony ładunków. Analogiczna cyfra dla roku 1928, roku dobrej konjunktury, wynosi 8.358.000 ton, a dla roku ubiegłego 5.467.000 ton.

Orbót towarowy portu gdyńskiego w r. ubiegłym był niższy, aniżeli Gdańska i wynosił 4.894.000 tony ładunków w przywozie i wywozie. Różnica na korzyść Gdańska była stosunkowo nieznaczna. Rok bieżący daje już przewagę Gdyni — zanotowano tam ładunków w pierwszem półroczu 2.463.000 t., gdy w Gdańsku 2.209.000 ton.

Nie wolno nam odbierać Gdyni tych pozycyj, które już osiągnęła, bo to uderzyłoby silnie nietylko w interesy samego portu gdyńskiego, ale — i to przedewszystkiem — w interesy tych wszystkich placówek produkcyjnych i handlowych całego kraju, które, nie bacząc na trudności i olbrzymie nakłady, wspólnym wysiłkiem stworzyły wielki port polski nad Bałtykiem.

Gdynia nie jest tylko zwykłem miejscem przeładunkowem — jest ona wielkiem, nieporównanem dziełem zbiorowem całego narodu, dziełem, którego nie można nadwyrężać — nawet dla sprawy tak pożytecznej, jaką jest przyjazne uregulowanie stosunków gospodarczych polsko-gdańskich.

Winniśmy jednak dążyć do skoordynowania pracy obudwu portów polskich dla ekspansji naszego handlu zamorskiego.

Normalny rozwój życia gospodarczego będzie sprzyjał dalszej rozbudowie obydwu naszych portów i to tem więcej, im więcej te porty będą umiały dostosować do potrzeb tego życia gospodarczego Polski, do potrzeb Polski.



Prof. dr. Ludwik Noë, generalny dyrektor Stoczni Gdańskiej, autorytet w sferze budowy i naprawy handlowych i wojennych okrętów.

MIASTO CIECHOCINEK

Miasto Ciechocinek odległe 35 klm. tak od Torunia, jak i Włocławka, leży nad rzeką Wisłą przy odcinku drogi żelaznej Warszawa-Gdynia. Jest drugim z kolei co do ilości mieszkańców miastem w powiecie nieszawskim województwa warszawskiego.

Posiada, poza objektami Państwowego Zakładu Zdrojowego i Komisji Zdrojowej: Magistrat, kościół parafjalny, Urząd Pocztowo-Telegraficzny, Posterunek Policji Państwowej, Komunalną Kasę Oszczędności, Bank Współdzielczy i 7-mio klasową szkołę powszechną.

Historja Ciechocinka sięga pierwszej połowy XIII wieku, gdy znane były już warzelnie soli na Słońsku o czem świadczy ustawa zawarta pomiędzy Konradem I księciem Mazowsza i Kujaw, a Krzyżakami w roku 1235, na mocy której Konrad wypuścił dzierżawę m. Słońska (Słońsk stanowi dziś całość z miastem Ciechocinkiem) Krzyżakom z obowiązkiem dostarczania na dwór książęcy rocznie 25 beczek soli. Pierwsze tężnie zostały pobudowane w roku 1823 i od tego czasu Ciechocinek zaczyna być znanym jako kuracyjna miejscowość.

Dziś Ciechocinek przedstawia jedną z pierwszych miejscowości kuracyjnych w Państwie tam, gdzie dawniej znajdowały się nie do przebycia bajory, dziś staraniem i kosztami Magistratu położono śliczne drogi - ulice smołowcowe, dając tem samem miastu wygląd europejski.

Śliczny, jeden z większych budynków szkolnych w powiecie, wybudowany również kosztem Magistratu, świadczy o dbałości obywateli, by młode pokolenie miało gdzie przygotowywać się na światłych obywateli kraju.

W projekcie jest wybudowanie na rynku w jaknajprędszym czasie hal targowych.

Na czele zarządu miasta znajduje się w chili obecnej burmistrz Mieczysław Czyżewski-lekarz z zawodu.

ZNACZENIE PORTU GDAŃSKIEGO DLA POLSKI*)

Chmury polityczne, które co pewien czas przesłaniały widnokrąg stosunków polsko-gdańskich, przyczyniły się do wytworzenia w społeczeństwie polskiem niechętnego w niektórych wypadkach ustosunkowania się do portu gdańskiego. Ciężkie skutki kryzysu gospodarczego doprowadziły do dalszego zaostrzenia tej sytuacji. Sądzę jednak, że stabilizacja światowych stosunków gospodarczych i politycznych wywrze korzystny wpływ na stosunki polsko-gdańskie. W szczególności należy się spodziewać, że rozsądne ustosunkowanie się społeczeństwa gdańskiego, oraz niedwuznaczne oświadczenie miarodajnych osobistości zdołały uspokoić te sfery, które może początkowo obawiały się pewnych trudności, czy to osobistych, czy też w dziedzinie handlowej.

Port gdański przez całe ubiegłe dziesięciolecie jaknajbardziej elastycznie przystosowywał się do potrzeb gospodarczych Polski. Odbywało się to nieraz wielkim kosztem, jeżeli chodzi o rozbudowę urządzeń portowych. Pierwszym artykułem masowym eksportu polskiego, który ukazał się w porcie gdańskim, było drzewo. Cyfry eksportowe przekroczyły, poczynając od 1923 r. ilości przedwojenne, co wymagało zwiekszenia urządzeń przeładunkowych i składowych. Rada Portu w latach 1923-26 stworzyła dla tego celu szereg nowych placów lądowych i wodnych, co umożliwiło portowi gdańskiemu stanie się w 1927 r. największym światowym portem eksportowym dla drzewa. Drugim przykładem przystosowania na wielką skalę urządzeń portowych do potrzeb życia gospodarczego Polski, jest sprawa eksportu węgla. Eksport ten rozpoczął się w 1925 r. i w ciągu lat następnych wzrastał dużemi skokami. Przestarzałe przedwojenne urządzenia przeładunkowe portu gdańskiego stwarzały trudne warunki dla eksportu. Rada Portu przystąpiła wówczas, z wielkim nakładem kosztów, do mechanizacji przeładunku w Gdańsku. Najważniejsze części portu zostały wyposażone w wielką ilość dźwigów, a pozatem zbudowany został specjalny basen przy Wisłoujściu, posiadający urządzenia przeładunkowe dla węgla, będące ostatnim wyrazem techniki. Analogicznie przedstawiała się sprawa z instalacjami dla importu surowców przemysłu hutniczego i chemicznego, z rezerwoarami, składami, dla drobnicy i innemi urządzeniami portowemi. Dzisiaj port gdański pod tym względem stoi w szeregu najlepiej rozbudowanych portów europejskich.

Rozbudowa portu była oczywiście dużym ciężarem dla budżetu Rady Portu. Z chwilą jednak kiedy ciężkie czasy zmusiły eksportera polskiego do liczenia się z każdym groszem w swojej kalkulacji przewozowej, Rada Portu bez wahania przystąpiła do systematycznej obniżki kosztów portowych. W wyniku tego przeciętne obciążenie jednej tony, przeładowywanej w porcie gdańskim, opłatami Rady Portu, spadło z 1.20 zł. w 1924 r. na 0.52 zł. w 1933 r. Za przykładem Rady Portu poszły również prywatne firmy, uskuteczniające przeładunek. Tutaj również stawki zostały obniżone w sposób niezmiernie daleko idący. Tak np. ogólny koszt przeładunku klasycznego artykułu eksportowego drzewa, spadł z 16 — sh. w 1924 r. na 7 — sh. w 1933 (w złocie) za standart. Stwierdzamy więc i w tej dziedzinie rozwój stosunków pomyślny dla interesanta polskiego.

Pod względem językowym współpraca z portem gdańskim nie sprawia najmniejszych trudności interesantowi polskiemu, ponieważ Rada Portu zatrudnia cały szereg urzędników Polaków, zajmujących rozmaite stanowiska. Korespondować więc można z Radą Portu i jej urzędami w języku polskim narówni z niemieckim i francuskim. Dla ułatwienia orjentacji interesantów Rada Portu wydaje rokrocznie broszury informacyjne w języku polskim. Wydawane są również komunikaty, podające daty nadejścia i odjazdu okrętów. Wreszcie, dla ułatwienia kontaktu bezpośredniego bez potrzeby przyjazdu do Gdańska, Rada Portu posiada swoje przedstawicielstwo w Warszawie.

Spodziewam się, że uwagi powyższe znajdą zrozumienie w jaknajstarszych warstach społeczeństwa polskiego. Bliska współpraca Polski z portem gdańskim leży niewątpliwie w interesie stron obydwu, a Rada Portu w Gdańsku w zarządzeniach swoich będzie tak, jak dotychczas kierować się ideą stworzenia dla tej współpracy jaknajlepszych warunków.

C. Benziger, Prezydent Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.



*) Artykuł ten był drukowany również w jednodniówce „Swięto Mosza" 1933 r.

DALSZY REKORDOWY ROZWÓJ PORTU GDYNI

Dotychczas rozkwit portów polskich był w znacznym stopniu hamowany brakiem dostatecznym linji komunikacyjnych. Z chwilą ukończenia budowy magistrali G. Śląsk — Gdynia obrót towarowy w portach naszych począł się znacznie zwiększać i wzrost ten w dalszym ciągu trwa.

REKORDY.

Miesiąc lipiec r. b. był miesiącem rekordów dla obrotu towarowego Gdyni.

Ogólne obroty towarowe w lipcu r. b. w porcie gdyńskiem wynosiły 608,804 ton, czyli o przeszło 60 tys. to n od dotychczasowego największego obrotu w Gdyni, jaki miał miejsce w październiku 1931 r. (547,002 tonn).

Dnia 18 lipca 1933 r. przeładowano w porcie Gdyńskim 30,202 t. różnych towarów, zatem o 3 tysiące ton więcej, niż to stanowił ostatni rekord z dnia 6 maja b. r. (27,340 t.). W ciągu tygodnia od 17 do 23 lipca liczba przeładunków osiągnęła liczbę 158.156 t., co w porównaniu z ostatnim rekordem przeładunków tygodniowych (24 — 30 października 1932 r.— 142,030 t.) stanowi wynik wyższy o przeszło 16 tysięcy ton.

W I-ym półroczu r. b. nasz łączny towarowy obrót zamorski przez Gdynię i Gdańsk wzrósł do 73 proc. ilościowo a do 52 proc. wartościowo całego naszego obrotu handlowego z zagranicą.

Magazyny zbudowane nawyrost już są zaciasne.

Gdynia domaga się dalszej budowy magazynów, nabrzeży, dźwigów, arterji komunikacyjnych.

Już wszystkie magazyny portowe Gdyni są zatrudnione całkowicie. Już jest ciasno.

A co będzie w najbliższym czasie, kiedy w rzeczywistości pocznie kupiectwo korzystać z wolnej strefy portowej i rozpocznie się na dobre ruch tranzytowy z Czechosłowacji, Węgier i t. p.?

O Chłodni portowej, wybudowanej w pierwszym swym etapie kosztem 11 milj. zł. przez Bank Rolny, mówiono, że jest na wyrost, że jest zbyt obszerna w stosunku do potrzeb, o większości magazynów portowych. Ta sama opinja krążyła śród pesymistów.

I co się okazuje obecnie?

Że skutkiem wielkiego obrotu towarowego, robotnicy pracują na trzy zmiany, t. j. okrągłe 24 godzin, jak w żadnym porcie świata.

Już brak się daje odczuwać magazynów. W chłodni zachodzi potrzeba nadbudowania dwóch dalszych jej pięter w niespełna 3 lata po jej uruchomieniu.

OBRÓT PORTOWY

Dzięki rozbudowie urządzeń przeładunkowych i magazynów coraz bardziej staje różnorodny obrót towarowy Gdyni i coraz większą staje się jego przeciętna wartość. Średnia wartość 1-ej tony w ogólnym naszym imporcie morskim w r. b. wynosi 394 zł., w imporcie tylko przez Gdynie 437 zł.

Gdynia jest nadewszystko portem eksportowym.

Dla scharakteryzowania wywozu przez Gdynię podajemy zestawienie najważniejszych pozycji z r. b. i z roku ubiegłego (w tonnach).

	I półrocze 1933	I półrocze 1932
Ogółem;	**2 260 704**	**2 058 960**
Produkty spożywcze	95.563	1 58 18
w tem;		
żyto	—	1.628
ryż wyłuszczony	657	3.975
mąka ryżowa	1.581	3.193
ziemniaki	455	5.490
kakao	720	84
cukier	52.058	59.752
spirytus	894	45
sól kuchenna	1.682	3.928
bekony	21 800	25.515
wędliny	2.358	4.645
jaja	4.694	1,130
makuchy	7.104	425
melas	1.212	7.400
Produkty zwierzęce	1.286	54
Materjały i wyr. drzewne	105.550	2.999
Materjały budowlane i wyr. ceramiczne	327	57
Paliwa, asfalt, smoły i ich produkty	2.013.060	1.890.818
w tem;		
węgiel eksportowy	1.914.547	1.812.612
węgiel bunkrowy	82.994	72.476
koks	12.021	4.910
materjały pędne	3.300	—
Materjały i przetwory chemiczne	12.187	24.529
w tem;		
sól potasowa	2.500	4.502
nawozy azotowe	6.926	12.931
saletra	1.070	6.326
soda	529	—
Rudy i wyroby z metalu w tem:	24 804	16.465
szyny kolejowe	17 764	8.900
cynk	5.242	6.120
Papiery, wyr. z papieru	5.637	5.204
Materjały i wyr. włókniste	1.162	354
Różne	76	89

W 1-ym półroczu r. b .weszło do Gdyni 1970 statków o pojemności 1484 t .gdy w 1-ym półroczu 1932 r. tylko 1497 statków o pojemności 1208 art.

PAŃSTWOWY BANK ROLNY

Bilans Państwowego Banku Rolnego na dzień 1 sierpnia r. b. w porównaniu z bilansem na dzień 1 stycznia r. b. i 1 lipca r. b. wykazuje następujące zmiany;

Po stronie aktywów; pożyczki krótko i średnioterminowe zwiększyły się w porównaniu z dniem 1.I. r. b. o 9,3 milj. zł. do wkoty 219,8 milj. zł.

W dziale kredytu długoterminowego w listach zastawnych i obligacjach meljoracyjnych nastąpiło zmniejszenie sumy kredytów o około 50 milj. zł. do 284,8 milj. zł., a to na skutek zamiany 48,8 milj. zł. pożyczek w listach zastawnych na pożyczki z funduszów rządowych, administrowanych przez Bank oraz dzięki spłatom dokonanym przez dłużników z tytułu kredytów w listach zastawnych Państwowego Banku Rolnego.

Pożyczki zfunduszów rządowych, administrowanych przez Bank wzrosły z 423,7 milj. zł. w dniu 1.I. r. b. o 74,1 milj. zł. na dzień 1.VII. r. b. oraz o 1,5 milj. zł. w lipcu r. b. do łącznej kwoty 499,3 milj. zł. W powyższej pozycji mieści się m. in. wspomniana wyżej zamiana pożyczek w listach zastawnych na życzki z Funduszu Obrotowego Reformy Rolnej.

Po stronie pasywów; wkłady i r-ki czekowe wzrosły w ciągu pierwszego półrocza o 6,6 milj. zł., a w miesiącu lipcu o O,8 milj. zł. do kwoty67,6 milj. zł.

Redyskonto w Banku Polskim wzrosło od początku roku o 17,3 milj. zł. do kwoty 124,2 milj. zł.

Stan emisji listów zastawnych i obligacyj meljoracyjnych Państwowego Banku Rolnego zmniejszył się w I półroczu o 50,3 milj. zł., nie wykazując w ciągu lipca znaczniejszych zmian i wynosi 293,7 milj. zł.

Stan dotacyj skarbowych na fundusze administrowane wzrósł w I półroczu o 68,5 milj. zł. w lipcu o dalsze 1,5 milj. zł. do kwoty 508,6 milj. zł.

OKRĘTOWE LINJE REGULARNE PORTU GDYŃSKIEGO

Poniżej podajemy wykaz linji regularnych portu gdyńskiego wraz z wyszczególnieniem przewożonych przez nie ładunków:

1. — Gdynia — Gdańsk — Talin —Helsingfors— Wyborg. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Żegluga Polska, Finska, Angfartygs A. B. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: celuloza, papier, złom, ryby świeże i mrożone, szkło i wyroby, wyr. ceramiczne, wyr. gumowe i t. p. Wywóz: cukier, ryż, bekony, makuchy, cynk, blacha cynkowa, wyr. żelazne, farby, klepki, wyr. drewniane, manufaktura, bawełna i t. p.

2. — Gdynia — Gdańsk — Kłajpeda — Kalmar Karlskrona. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Sjöfartslinjen Sverige Polen. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: maszyny, wyr. żelazne, wyr. gumowe, wyr. szklane i t. p. Wywóz: ryż, cynk, nawozy sztuczne, wyroby żeżlazne, manufaktura, jelita i t.p.

3. — Gdynia — Gdańsk — Sztokholm. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Nyman i Schulz. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica. Wywóz: ryż, cukier, mąka pastewna, wyr. żelazne, klepki i t. p.

4. — Gdynia — Gdańsk — porty bałtyckie — porty Szwecji. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Ruch: towarowy. Przywóz: tran, maszyny, wyr. żelazne. Wywóz: wyr. żelazne, mąka ryżowa, cukier, ryż i t. p.

5. — Gdynia — Gdańsk — Göteborg — Stavanger — Bergen — Trondheim. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Bergenske Stavangerske Osterjölinjen. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica. Wywóz: art. kanalizacyjne, klepki, cukier, wyr. żelazne, przetwory chemiczne i t. p.

6. — Gdynia — Gdańsk — Oslo — Moss — Kambo — Drammen. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Fred Olsen i Co. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica, tran, kamienie. Wywóz: cukier, celuloza, art. kanalizacyjne, wyr. żelazne, cynk, blacha cynkowa, farby i t. p.

7. — Gdynia — Hamburg. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: Bat'a S. A. Ruch: towarowy Przywóz: skóry, kauczuk, wyr. skórzane i t. p. Wywóz: drobnica, cynk, manufaktura i t. p.

8. — Gdynia — Gdańsk — Hamburg. Komunikacja: 2 razy na tydzień. Armatorzy: Ernst Russ, Sartor i Berger, Johannes Ick, Mathies Reederei A. G. Ruch: towarowy. Przywóz: skóry, juta, bawełna, wełna, owoce świeże i suszone, kauczuk, garbniki, tytoń, jelita, oleje, maszyny it. p. Wywóz: ryż, mąka samochody iczęści i t. p. Wywóz: ryż, manufaktura, cynk i t. p.

9. — Gdynia — Gdańsk — Brema — Ryga. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Neptun Linie. Ruch: towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, skóry, garbniki, maszyny, samochody, nasiona oleiste, miedź, juta i t. p. Wywóz: drobnica.

10. — Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Det Forende Dampskibs Selskabet. Ruch towarowy. Przywóz: artykuły kolonjalne, tłuszcze i oleje, owoce połudn. świeże, juta, bawełna, wełna, worki, skóry ,maszyny, msaochody i części i t. p. Wywóz: ryż, manufafktura, owoce, klepki i t. p.

11. — Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — porty Francji. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: Det Forende Dampskibs Selskabet. Ruch: towarowy. Przywóz: wino, art. kolonj., owoce połudn., świeże, żywica, wełna, skóry, garbniki, tłuszcze i oleje, tytoń, jelita, materj. elektr. i t. p. Wywóz drobnica.

12. — Gdynia — Gdańsk — Kopenhaga — Amsterdam. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Ruch: towarowy. Przywóz: art. kolonjalne, nasiona oleiste, owoce świeże, suszone, cebula, wełna, samochody, tłuszcze roślinne, skóry, konserwy, farby, nawozy sztuczne i t. p. Wywóz: farby, spirytus, manufaktura, cynk, warzywa, klepki, meble i t. p.

13. — Gdynia — Gdańsk — Rotterdam — Antwerpja. Komunikacja: 2 razy na tydzień. Armatorzy: Norddeutscher Lloyd, Roland Linie, Neptun Linie. Ruch: towarowy: Przywóz: art. kolonjalne, wino, owoce świeże i suszone, konserwy, skóry, wełna, garbniki, nawozy sztuczne, przetwory chemiczne, tłuszcze techniczne, szkło, papier i t. p. Wywóz: spirytusu, manufaktury, cynku, desek i t. p.



Tak wyglądało miejsce targu w Gdyni w r. 1913. Ilustrację tę uzyskaliśmy od Kaszubki, gorliwej patrjotki polskiej, panny Agnieszki Grubbówny.

F. EBERHARDT SP. Z OGR. POR. BYDGOSZCZ.

Przdsiębiorstwo założone już w roku 1847 i obszar fabryczny tegoż wynosi 12.500 m². Jest ono zatem nietylko najdłużej w Bydgoszczy istniejącą fabryką maszyn. lecz zarazem jedno z największych przedsiębiorstw tej branży w województwie Poznańskien i na Pomorzu. W roku 1920 przekształcono je na spółkę z ograniczoną poręką, której udziałowcy są wszyscy polskimi obywatelami.

O wszechstronnym programie fabrykacyjnym przedsiębiorstwa informuje w Nr. 15 „Fl. Pol." ogłoszenie. Szczególnie należy nadmienić, że liczne, najnowszych typów maszyny, jak i załoga, składająca się z długoletnich-specjalistów pozwala fabryce dostarczać roboty tanie i solidne, wobec czego i Magistrat miasta Gdyni udzielił fabryce niejednokrotnie zamówienia. Pomimo trudności obecnych czasów fabryka zatrudnia jeszcze blisko 100 robotników i urzędników.

14. — Gdynia — Gdańsk — Antwerpja — Rotterdam. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Żegluga Polska. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: art. kolonjalne, śledzie solone, nasiona oleiste, owoce świeżeż i suszone, skóry, wełna, bawełna, juta, tytoń, miedź, wyr. żelazne i t. p. Wywóz: cynk, cebula, konfekcja, farby, klepki, meble, karbid, bekony, wędliny i t. p.

15. — Gdynia — Gdańsk — Antwerpja. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Żegluga Polska. Ruch: towarowy. Przywóz: tomasyna, juta, bawełna, ryż i t. p. Wywóz: drzewo, zboże, cynk, karbid, manufaktura, klepki i t. p.

16. — Gdynia — Leith — Grangemouth (Szkocja). Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Currie Line (The Leith Hull iHamburg Steam Packet Co). Przywóz: wełna, kauczuk, przędza, maszyny i t. p. Wywóz: bekony, jaja, szynki, masło i t. p.

17. — Gdynia — Londyn — Gdańsk. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, przędza, szmaty, kauczuk, miedź, herbata, maszyny, wyroby żelazne, farby i t. p. Wywóz: bekony, szynki, jaja, masło, drób, manufaktura, drzewo, cynk i t. p.

18. — Gdynia — Londyn — Gdańsk. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, przędza, szmaty, kauczuk, miedź, herbata, maszyny, żelazne, farby, tłuszcze mineralne iroślinne i t. p. Wywóz: bekony, szynki, jaja, masło, drób, ryż, mąka, manufaktura, drzewo tarte, warzywa, wyroby gumowe, cynk i t. p.

19. — Gdynia — Hull — Gdańsk. Komunikacja: raz na tydzień. Armatorzy: Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: wełna, bawełna, przędza, maszyny, wyr. żelazne i t. p. Wywóz: bekony, szynki, jaja, cynk, manufaktura, ryż, drzewo, wyr. gumowe i t. p.

20. — Gdynia — Gdańsk — Hiszpanja — Portugalja — Marokko. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs reederei. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, tytoń i t. p. Wywóz drobnica.

21. — Gdynia — morze Śródziemne. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy:Svenska Lloyd A. B. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, wino, żywica, oliwa, przetw. chemiczne i t. p. Wywóz: drobnica.

22. — Gdynia — Gdańsk — morze Śródziemne. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Det Forende D/S. Ruch :towarowy. Przywóz: owoce świeże, orzechy, wino, żywica, oliwa, przetwory chemiczne, tłuszcze i t. p. Wywóz: drobnica.

23. Gdynia — Gdańsk — morze Śródziemne. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Robert Slomanji - Hamburg - Mittelmeerlinie. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, wino, żywica, oliwa, przetwory chemiczne i t. p. Wywóz: drobnica.

24. — Gdynia — Sycylja. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy :J. Lauritzen. Ruch: towarowy. Przywóz: owoce świeże, orzechy, wino, żywica, oliwa, przetwory chemiczne, tłuszcze. Wywóz: drobnica.

25. — Gdynia — porty Lewantu. Komunikacja: raz na 10 dni. Armatorzy: Svenska Orient Linjen. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, owoce świeże, cebula, tytoń, nasiona oleiste i t. p. Wywóz: cukier, ryż, drzewo tarte, klepki, papier, celuloza, manufaktura, farby, wyr. ceramiczne, książki i t. p.

26. — Gdynia — porty Południowo-Zachodniej Afryki. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Rederiaktiebolaget Transatlantic. Ruch: towarowy. Przywóz: nasiona oleiste, ziarnka kakaowe, drzewo egzotyczne i t. p. Wywóz: deski, wyr. żelazne i t. p.

27. — Gdynia — Kopenhaga — New York —Halifax. Komunikacja: raz na dwa tygodnie (latem), raz na miesiąc (zimą). Armatorzy: Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe (Linja Gdynia — Ameryka). Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: owoce świeże i suszone, maszyny, skóry, wyr. gumowe, samochodody, tłuszcze i oleje i t. p. Wywóz: drobnica.

28. — Gdynia — New - York. Komunikacja: raz na dwa tygodnie. Armatorzy: American Scantic Line. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: owoce świeże i suszone, maszyny, samochody, wyr. gumowe, kakao, oleje i tłuszcze techniczne, wyr. żelazne, chemikalja, bawełna, miedź,skóry i t. p. Wywóz: celuloza, manufaktura, szmaty, grzyby suszone, książki, farby, drzewo tarte, meble, wyry. koszykarskie i t. p.

29. — Gdynia — porty Golfu Meksykańskiego. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: W. Wilhelmsen, Svenska Amerika Mexiko Linjen. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, tytoń, fosforyty, żywica, farba i t. p.

30. — Gdynia — porty Golfu Meksykańskiego. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Waterman Steamship Corp. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, tytoń, fosforyty i t. p.

31. — Gdynia — Gdańsk — Brazylja — Argentyna. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Filand Sydamerika Linjen. Ruch: towarowy. Przywóz: nasiona oleiste, wełna, garbniki, skóry, tłuszcze zwierzęce, kakao, drzewo i t. p.

32. — Gdynia — Brazylja — Argentyna. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: Johnson Line. Ruch: towarowy. Przywóz: nasiona oleiste, wełna, garbniki, skóry, tłuszcze zwierzęce, kakao i t. p.

33. — Gdynia — Australja. Komunikacja: raz na miesiąc. Armatorzy: W. Wilhelmsen'a — The Norvegian Afrika i Australia Line. Ruch: towarowy. Przywóz: bawełna, wełna, drzewo egzotyczne i t. p.

34. — Gdynia — Ryga — Tallin. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: Det Forende Damskibs-Seeskab AB. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: celuloza, papier, złom, wyr. ceramiczne, wyr. gumowe i t. p. Wywóz: cukier, ryż, bekony, makuchy, cynk, blachy, farby, klepki i t. p.

35. — Gdynia — Szczecin. Komunikacja: raz na 2 tygodnie. Armatorzy: R. Ch. Gribce-Stettin. Ruch: towarowy. Przywóz: drobnica.

36. — Gdynia — Rotterdam. Komunikacja: raz na tydzień. Aramtorzy: H. Müller Co V. N. (Banana Line) Rotterdam. Ruch: pasażersko-towarowy. Przywóz: banany. Wywóz: drobnica.

Z ŻYCIA GDYNI



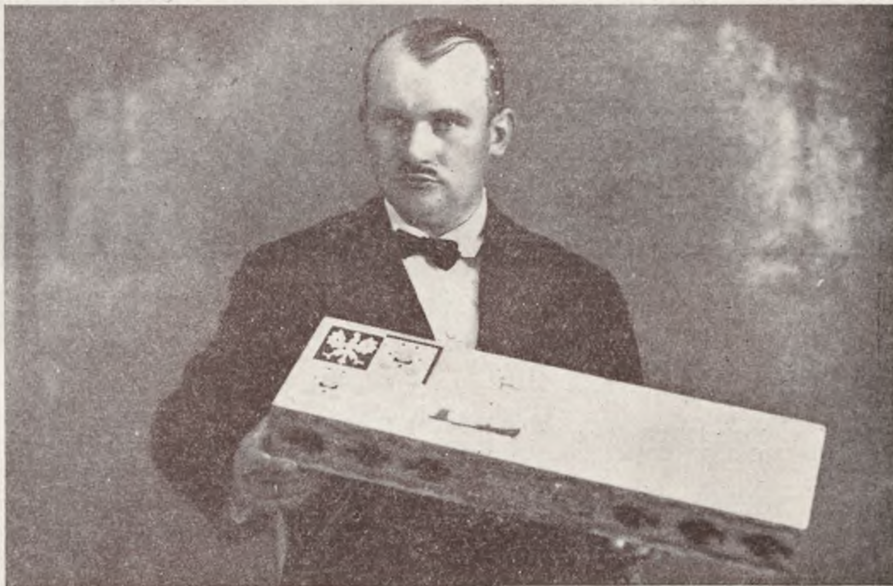
JAN GRUBBA.

P. Jan Grubba ur. w r. 1891 w Gdyni należy do jednej z najstarszych rodzin, osiadłych na ziemi Kaszubskiej. Studja rolnicze ukończył w Zoppotach, od 1926 do 1928 r. był radnym Rady Miejskiej w Gdyni, potem członkiem Kolegjum w Magistracie. Za wydatną swoją pracę otrzymał podziękowanie od b. Komisarza Gdyni obecnie wice-wojewody w Krakowie, p. Mieczysława Bilka.

Obecnie p. Jan Grubba jako obywatel ziemski i właściciel jednej z większych kamienic w Gdyni pracuje nadal na polu społecznym dla rozwoju ojczystego miasta i jest gorącym propagatorem idei morskiej.



9 i 10 lipca odbyło się doroczne Królewskie strzelanie o tytuł „Króla Kurkowego" w Gdyni w gronie miejscowego Kurkowego Bractwa Strzeleckiego i w obecności Pana Kom. Rządu. Królem Kurkowym został znany przemysłowiec m. Gdyni p. Józef Jereczek. Pan komisarz wręcza królowi puchar.



P. Józef Konkel, właściciel firmy „Polska Ryba", wręczył p. prezydentowi Rzeczypospolitej, podczas jego pobytu w Gdyni, ozdobną szkatułę z węgorzami i adres hołdowniczy.



ANTONI JAWOROWICZ.

Antoni Jaworowicz, znany działacz społeczny i patrjota, właściciel domu przy ulicy Starowiejskiej w Gdyni — obywatel polski, przebywał w Ameryce około 20 lat. Z chwilą powstania państwa polskiego wrócił do Polski i kapitały swoje ulokodał w nieruchomościach w Gdyni.

PIOTR TRZESNIAK.



Popularny właściciel jedynej w Polsce fabryki wyrobów bursztynowych i obróbki muszli w Gdyni, wyłączny dzierżawca na prawo zbierania i skupywania bursztynów na całej przestrzeni polskiego pobrzeża morskiego Bałtyku, na mocy umowy zawartej z urzędem morskim, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa. Fabrykę swoją p. Trześniak posiada przy szosie gdańskiej. Często go odwiedzają turyści, pragnący ujrzeć owe baśniowe cuda, bursztyn nadbałtycki, który dawniej był droższy od złota, i po który tu w starożytności przyjeżdżały narody z nad morza Śródziemnego.

RADOSŁAW KRAJEWSKI.

Walka na oceanie i w przestworzu Bielboga z Kościejem

Fragment ze słowiańskiego poematu o wszechświecie

BITWA NA OCEANIE.

Ocean nadirów czarnomodry ryczy,
Ryczy ocean przytłumiony, głuchy
Rykiem lwów głdnych, trzymanych na smyczy,
Rykiem potworów, zakutych w łańcuchy.
Fale ścigają się, jak wieloryby,
Stada zjuszone, orzące przestrzenie
W brózdy przepastne i w podniebne skiby,
W podniebne skiby, lśniące pian grzebieniem.
Wiedz, Światowicie, Kościej swe okręty
Przeciwko Tobie prowadzi na bitwę.
Już policzone są jego i dni twe.
Jednego z was dwóch pochłoną odmęty.
Już twe korwety, barki zatopiono,
Wiozące złoto, jantar w jasnogrody.
Próżno wołają żeglarze o pomoc,
Głuszy lamenty ryk spienionej wody.
Brat pragnie zdobyć dół nadirów chytrze.
Jeśli w nadirach tych sam nie utonie,
Wrychle przemocą Cię ze światów wyprze
Gdzieś poza wszechświat, przekreśli i koniec.
Działa grzmią, lecą kule, żagwne głownie.
Raz wraz wybucha gdzieś straszliwa mina.
I wielki korab, świecąca warownia
Tonąć i gasnąć we falach poczyna.
Światowit wiedzie swą flotę na bitwę
Przez fal kurhany, ugrzechy i grzędy.
Na skrzydłach żaglów, jakoby rybitwy.
Lecą okrętów dwójrzędy, czwórrzędy...
Odział się dymem zasłonowym Kościej,
Sam w Światowita uderza flotylę,
Szkwał, ogień, jęki walka śród ciemności,
Aż milknie wszystko w głuchej wód mogile.
Hej, na mogile pogrzebowa stypa.
Ucztują fale nagie, hulające,
I wieść roznoszą w ciemnych mórz bezkońce:
Kościej z nadirów Światowita wyparł.

BITWA W ŚRÓDGWIEŹDZIU.

O perspektywy wy śródplanetarne,
Przeczyste, widne na mil kwadryljony...
Gwiezdne przestworza, słoneczne a czarne,
Niby aksamit w perły umajony.
O gwiazd elipsy, spirale, gwiazd sznury...
O wy pierścienie barwne, saturniczne,
Wy nad globami otocza księżyczne,
O śpiewających gwiazd koloratury...
Śród tej przebarwnej nad nadirem krasy,
Wośród perspektyw tych rozległych Kościej
Po mgłach, mgławicach, rozrzuca fugasy,
Śród gwiazdozbiorów długie mosty mości.
Wojska przesyła od znaku do znaku
W słonecznych domów dwanaście zodjaku,
Czyni zasieki, zaporowe, forty,
Tu działa skrył, tam szturmowe kohorty.
Na czerni nieba pszczą się skry i błyski.
Ciągną po równoleżnikach niebiosów
Długie tabory, dalekie, bezgłose,
Wiozą na fronty wojska i pociski.
Wcielił Moruna się w Kościeja postać,
Na półsklepieniu niebios południowem,
Węzły utwierdza główne oporowe.
Bielbóg z drużyną na zenitach został.
Wojska łączności zdaleka sygnały
Podają sobie wyrzucaniem rakiet.
Błysnęły pierwsze wulkanne wystrzały
Z linij, ciągnących się ponad zodjakiem,
Jakieś śródgwiezdne wipy olbrzymie
W zenit miotają bolidami z mocą,
Kształty wip giną w wichrze i dymie.
Głuche tarany beluard horgocą.
Szybkie wystrzały koszą łan okrutnie.
Pędzi baterja znów na stanowiska.
Z rowów strzeleckich biegnie wojsko putne,
I w tyraljery luźne się rozpryska.
Gdybyż wam widzieć te szeregi rzędne
Wojsk przerozlicznych na mil, mil tysiące.
Gdybyż konnice widzieć szarżujące,
Walczących grozę, zachwyty obłędne...
Gdybyż wam widzieć w owych perspektywach,
Jako zachodzą piechotnych koliska,
Jako wódz wodza do walki wyzywa,
Jak rzędem kłonią ku sobie kopiska...
Przeciwatakiem odparto ataki.
Kościej je wznawia po wielekroć razy.
Ognia huragan, deszcz miedzi, żelaza,
Pada wciąż gęsty, straszny a jednaki.
Krzyżują białe promienie w otchłani,
Łamią śród dymu kłębnych pióropuszy.
Widać w promieniach, jak sypią się ranni,
Zabici w nadir, rzekłbyś, że śnieg pruszy.
Kościej zuchwały osacza zenity.
Próżno się broni Światowit uparty.
Miecze złamane, roztrzaskane szczyty.
Więc na broń białą wiodą bój zażarty.
Szyszak rozbito wpół Światowitowi.
Duchy przybrały cielesne postaci,
Pokąd z Bielbogiem są walczyć gotowi,
Pokąd się ludzki rodzaj nie wytraci.
Jest niedaleko żarnicy polarnej
Gwiazdozbiór, zwany Małą Niedźwiedzicą.
Niedźwiedź u Słowian jest czczon i ofiarne
Jadło mu noszą w las podczas śnieżycy.
Postać niedźwiedzia wykł przybierać było
Światybór — ów bóg zwierząt i puszczy.
W Niedźwiedzia wciela się Perun-Jaryło,
Gdy błyśnie wiosną pierwszy raz w chmur tłuszczy.
Stąd też słowiańskie byliny i glossy
Wniosły Niedźwiedzia imię na niebiosy.
W tej Niedźwiedzicy gwiazdozbiorze właśnie
Bielbóg w Peruna się wcieli i trzaśnie
Jasnym piorunem po osi wszechświata.
Piorun rozerwie wrażych wojsk zawieję,
Olśni, oślepi, napoły rozpłata,
Derzy w nadiry, wprost w terem Kościeja.
Co rok po zimie tak piorun zwiesnowy,
Ów Perun-dziecko po raz pierwszy grotem
We chmur olbrzymów uderza i głowy
Ich kołtuniaste wali w dół z horgotem
I jak wezwanie dla ludów, dla Sławi:
Bywaj na pomoc! Tu kieruj brzeszczoty!
Na tle olbrzymów uchodzących stawi
Tęczę? Nie. Łuk swój, malowane wrota.

WYCIECZKI DALEKOMORSKIE NA STATKACH POLSKICH

WRAŻENIA Z WYCIECZKI NA FIORDY NORWESKIE



Redaktor „Floty Polskiej", czyni wywiad z dr. Zofją Brochocką

Bawiąca na letnisku u p. Tadeusza K. pod Mławą siostra jego bratowej doktór filozofji Zofja Brochocka udzieliła nam wywiadu na temat swych wrażeń z wycieczki do Nordkapu, jaką odbyła na s.s. „Polonia" podczas ostatniego lata.

— Dnia 3 lipca wyruszyliśmy z Gdyni w kierunku Kopenhagi — mówi dr. filoz. i prf. uniw. robotniczego w jednej osobie. W Kopenhadze (800.000 ludności) nadewszystko zastanawia warszawianina spokój przechodniów, nikt się nie śpieszy, mnóstwo rowerzystów, główne arterje komunikacyjne, promenada na Langelinie mają pięć torów: dla rowerów, pojazdów, jazdy konnej, dla pieszych i ruchu tramwajowego.

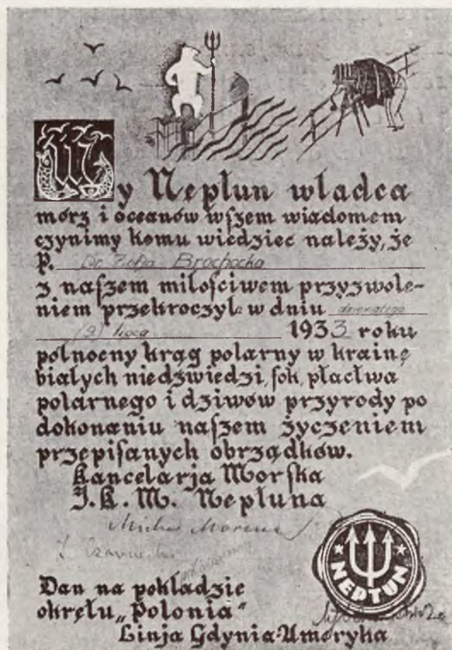
Za Kopenhagą ujrzeliśmy delfiny na rolingach morza, i jeszcze więcej mew za rufą „Polonii"...

— A słońce? — przerywamy.

—Słońce coraz później poczęło zachodzić i wcześniej wschodzić. Dziwnego doznałam uczucia, kiedy poza Danją słońce zaszło o 9-ej, pod Bergen po 10-ej. I kiedy za Svantisen, za Holandsfiordem przekroczyliśmy krąg polarny i słońce od dn. 9 do 14 lipca naszej podróży stale było na widnokręgu. Był to niejako pięciodniowy prawie nie przerywany ciemnościami nocy dzień. Słońce to nieco podnosiło się na widnokręgu to zniżało. Nie pozwalało ujawnić się gwiazdom na niebie i wydobywało z płani wodnej śród fiordów przedziwną grę barw.

— Co było najciekawszego we fiordach?

Dotychczas fiordy wyobrażałam sobie jako zatoki z wieloma rozgałęzieniami o bardzo uroczych brzegach. Tymczasem to, co ujrzałam we fiordach niepomiernie wyrosło ponad dotychczasowe moje pojęcie. Największy polski okręt „Polonia" maleństwem się wydawał obok stromych, na kilometr wysokich ścian skalistych, w archipelagu tych wysp strzelistych dzikich, niby krzesanice tatrzańskie. Ryk okrętowej



My Neptun władca mórz i oceanów wszem wiadomem czynimy komu wiedzieć należy, że P. Dr. Zofia Brochocka z naszem miłościwem przyzwoleniem przekroczył w dniu dziewiątego (9) lipca 1933 roku północny krąg polarny w krainę białych niedźwiedzi, fok, ptactwa polarnego i dziwów przyrody po dokonaniu naszem życzeniem przepisanych obrządków.

Kancelarja Morska J.K.M. Neptuna

NEPTUN

Dan na pokładzie okrętu „Polonia" Linja Gdynia-Ameryka

Dyplom, pasujący uczestnika wycieczki na „wilka morskiego", względnie wilczycę stwierdzeniem przekroczenia kręgu polarnego. Dyplomy te nadają sobie sami turyści za pomocą wybranego w tym celu komitetu.



Mieszkańcy północnej Norwegji, we swoich strojach narodowych sprzedają turystom wyroby z kości reniferów i wyroby ze skóry.

syreny wielokrotnem i hucznem echem odzywał się od podniebnych skałub. Wjechaliśmy serpentinową drogą autami na Geirangenfiord, wokoło lody, martwota, na dole kwiaty, owoce i barwi się czerwonemi dachami miasteczko Merok. A lodowce (Svantirsen), a wodospady, zwisające żywą wodą z wysokości kilkuset metrów...

W Tromsö zwiedzałam ciekawe muzeum wielorybnicze. Koroną podróży było ujrzenie samotnego wielkiego cyplu skalnego Nordkapu.

— A jak reagowali na te zjawiska nasi turyści?

— Turystów można podzielić na trzy rodzaje: pierwsi to zachwycający się przyrodą i morzem. Ci przeważnie, wywalczywszy sobie dogodne leżaki, przebywali na dziobie okrętu. Mówiono o nich: „dzióbak dzióbakowi dzioba nie wydziobie", jakoże byli solidarni we swym kulcie dla nordycznej przyrody. Drugi rodzaj to żarłoki. Ci szczególnie lubili przebywać w bufecie. Trzeci — to niewolnicy brydża.

Po przebyciu w ciągu dwóch tygodni 3,799 mil morskich dn. 18 lipca przybyliśmy z powrotem do Gdyni.



Głos syreny okrętowej śród stromych skalistych ścian fiordów rozlega się hucznem echem.



Reny przepływające przez zatokę między fiordami.



Piękny spiżowy posąg syreny na wybrzeżu norweskiem w Kopenhadze

OKRĘTY WOJENNE.

Widziałem dzisiaj nasze okręty,
okręty wojenne
spoglądały w wodne odmęty
dumne płomienne:
nasze okręty wojenne.
Przetarłem dłonią oczy —
sen to, czy jawa
ziścił się obraz proroczy:
morze, ogrom, sława
nasze okręty wojenne.
Jak ptaki ze skrzydłem nabrzmiałem,
jako rycerze pancerni — na straży,
ażeby żelaznem swem ciałem
pruć fale, ogniem prażyć...
Serce rozsadza mi duma,
żem dożył tej chwili,
precz troska — kuma,
precz niedostatek, co chyli
czoła, gnie do ziemi karki!
Jam bogacz: nasze okręty wojenne,
nasze rybackie barki —
nasze jest morze!

Mieczysław Guranowski.

Gdynia, 1933.

„ŚWIĘTO MORZA" ZA GRANICĄ

Polaków przebywających w innych krajach jest około 10 miljonów. Organizowanie się tych Polaków czyni postępy, zwłaszcza, z chwilą powstania Światowego Związku Polaków.

To też wszędzie na globie ziemskim, gdzie są Polacy, „Święto Morza" znalazło swój odzew, było manifestacją wobec świata naszych praw do Pomorza, liczb, dokumentów historycznych i naszego patrjotyzmu.

I wszędzie ta manifestacja polska, gdzie się przejawiła wydatnie, zyskała śród obcych wyrazisty sympatyczny odzew.

Tak było we Francji, w Brazylji i w Stanach Zjednoczonych.

Dla przykładu podajemy rezolucję uchwaloną w Chicago i podpisaną przez kilkadziesiąt organizacyj:

„My niżej podpisani prezesi polsko-amerykańskich organizacyj w mieście Chicago, Ill., w imieniu wszystkich naszych członków i członkiń, wspólnie zebranych na uroczystym obchodzie „Święta Morza" Polskiego", w dniu 25-go czerwca 1933 roku, w wielkiej sali Navy Pier, w Chicago, łącząc się z Macierzą w radosnem upamiętnieniu powrotu Polski nad morze, składamy hołd pracy polskiej, dokonanej na odzyskanem wybrzeżu morskiem i stwierdzamy, że nierozerwalna łączność Pomorza, odwiecznie polskiej prowincji nadmorskiej, z Rzecząpospolitą Polską jest niezbędnym warunkiem wolności gospodarczej i politycznej Państwa Polskiego.

„Ostrzegamy opinję Narodu Amerykańskiego przed groźnymi skutkami, jakie dla pokoju świata przynieść może niemiecka akcja i propaganda rewizjonistyczno-odwetowa, rozbudzająca w narodzie niemieckim ponowne zamysły zbrodni zaboru cudzych ziem.

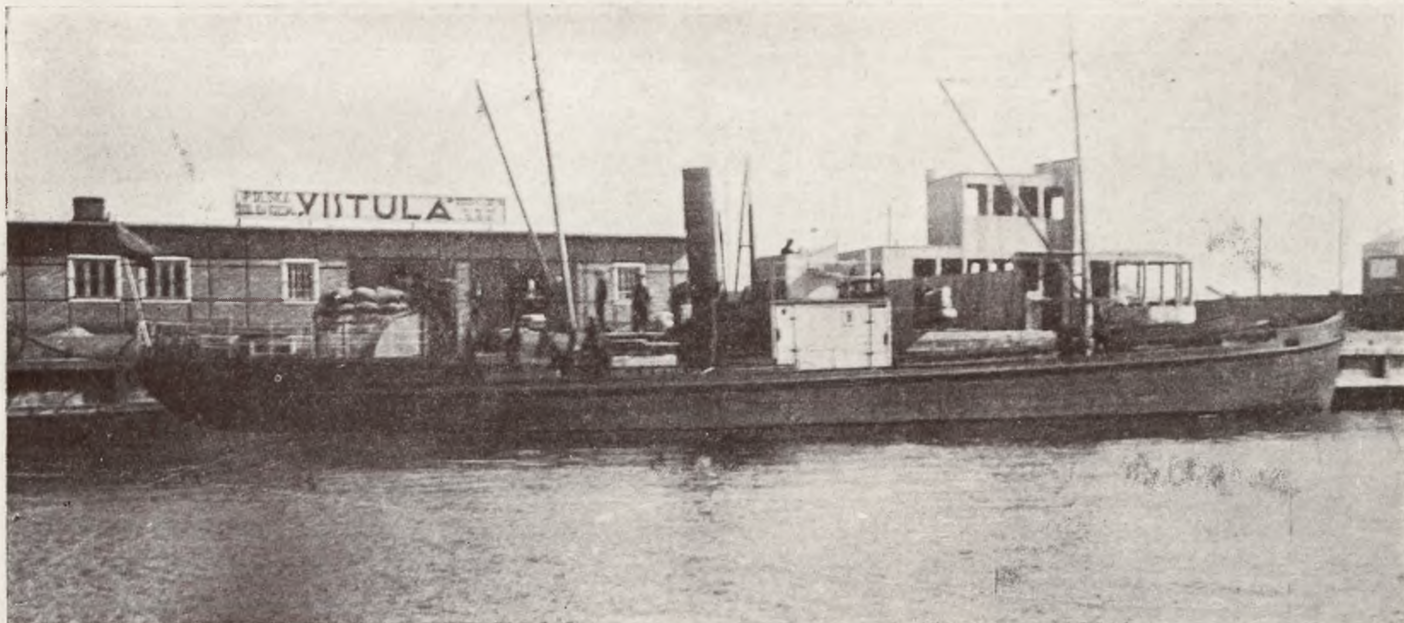
„Oświadczamy, że wszelkie próby zamachu na całość granic Rzeczypospolitej spotkają się ze zdecydowanym odporem całego narodu polskiego i apelujemy do Narodów, miłujących pokój, aby przez swą solidarność i zdecydowaną postawę, nakazały poszanowanie przez wszystkich międzynarodowego prawa, — traktatów, najistotniejszej gwarancji pokoju powszechnego.

„Pragnąc wszędzie i zawsze służyć sprawie Morza Polskiego, niżej podpisani uchwalają stanąć do walki z wrogą a kłamliwą propagandą rewizjonistyczno-odwetową, oraz zasilać fundusz obrony morskiej i fundusz kolonjalny".

Depesze na uroczystość „Święta Morza" w Chicago nadesłali gubernator stanu Illinois, mayor miasta Chicago, który jednocześnie wydelegował na uroczystość pięciu radnych. Generalny Konsul Jugosławi w Chicago dr. Jerzy Kolombatowić rzekł publicznie:

„Jugosłowianie walczyć będą również o polski korytarz, który jest otworem na świat dla wszystkich narodów słowiańskich. Bronić będziemy praw wszystkich słowian, nietylko Jugosławi. Kwestja rewizji granic może być zdecydowana tylko z bronią w ręku. Jugosławia, Czechosłowacja i Polska braćmi pozostaną".

POLSKA ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA" W GDYNI



Urządzenia Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula" w Gdyni. „Vistula" w Gdyni posiada swoje biura i magazyny na Molo Rybackiem i Nabrzeżu Wilsonowskiem (tel. 10-85). Regularna żegluga pośpieszna, towarowo-pasażerska i tow.- holownicza, na całej linji Wisły, tabor żeglugowy 30 parostatków tow.-pasażerskich, 5 parostatków holowniczych, 5000 ton pojemności barek, składy, w Warszawie, Łodzi, Toruniu, Bydgoszczy, Gdyni i Gdańsku, Przyjmowanie do przewozu towaru bezpośrednio z okrętów morskich.

DLACZEGO JEST POTRZEBNA POLSCE MARYNARKA WOJENNA

DROGA DO KOLONJI I DO UDZIAŁU W ŚWIATOWŁADZTWIE.

Państwa świata w ustosunkowaniu ich do władztwa nad globem ziemskim i do korzyści, płynących z tego władztwa, dzielą się na trzy dykasterje: 1) państwa rządzące światem, 2) państwa asystujące tym rządzącym i 3) państwa rządzone.

Państwa rządzące światem to nadewszystko państwa posiadające silną marynarkę wojenną. Tę tajemnicę odsłania przed nami historja. Nicością stają się Napoleony bez silnej floty wojennej, a naród nie o wiele większy od Polskiego, czterdzieści miljonów Anglików panuje nad setkami miljonów ludzi i nad terenami 120 razy większemi od ojczyzny Anglików.

Państwa rządzące to państwa posiadające wielkie kolonje, dominja własne i wielką marynarkę handlową.

Państwa asystujące rządzącym to państwa w rodzaju państw słowiańskich, państwa lądowe nie posiadające kolonji. Zewnętrznie starają się mieć pozory państw rządzących, a w istocie nie mają faktycznego udziału w rządzeniu światem i w podziale zysków z tego rządzenia.

Państwa rządzące tolerują je, ale do udziału w rządzeniu światem nie dopuszczą. Tego możemy się nie spodziewać ani po najprzyjaźniej usposobionej Anglji ani po Japonji.

Państwa rządzone to państwa o niewielkim stopniu cywilizacji, uprzemysłowienia będące rynkami zbytu, terenem połowów, dochodów dla państw rządzących.

Państwo rządzące nieda się pomyśleć bez silnej marynarki wojennej. Wyobraźmy sobie, że posiadamy wielką marynarkę handlową i kolonje podobnie naprzykład, jak Francja, t. j. posiadające 20 takich obszarów, jaki stanowi Polska. Pomyśleć tylko to, co za radość.

Ale gdybyśmy nawet mieli to, nasze posiadanie bez silnej marynarki wojennej, stałoby by wkrótce bańką mydlaną.

Przy pierwszej zamieszce światowej podzieliliby się naszemi kolonjami tylko ci, co mają najsilniejszą marynarkę wojenną. Przykładem tu może służyć podział kolonji poniemieckich.

I odwrotnie. Gdybyśmy mieli teraz marynarkę wojenną tak silną, jak Anglja, napewno już dawno mielibyśmy własne dominja z jakiegoś podziału, własne towarzystwa asekuracyjne na przewóz towarów drogami morskiemi, własne porty i wielką własną marynarkę handlową, do której garnęłyby się tłumnie okręty z pod obcych bander.

Ludzkością rządzą dwie moce: moralna i fizyczna.

Moralna siła w walce o należne stanowisko w ludzkości nie wystarczy nam, musimy budować i siłę fizyczną.

Tylko posiadanie silnej marynarki wojennej da nam kolonje, podwalinę do rozrostu marynarki handlowej, da nam udział w światowładztwie, oficjalny dyplom narodu pierwszej dykasterji.

Szybka realizacja naszej siły morskiej da się pomyśleć i najłatwiej urzeczywistnić tylko w rzeszy słowiańskiej.

Pod względem marynarki handlowej posuwamy się naprzód w słowiańszczyźnie, pod względem budowy wojennej pozostaliśmy hen nawet poza Jugosławią.

Rd. Kr.



Franciszek Grzegowski z Gdyni



Hotel Starogdyński w Gdyni

Franciszek Grzegowski, urodzony w r. 1886 w Kosakowie, woj. Pomorskiego, jest znanym i zasłużonym obywatelem miasta Gdyni. Hotel Starogdyński, ten hotel pierwszy, jaki powstał w nowobudującej się Gdyni, jest dziełem p. Grzegowskiego i pod jego kierownictwem gości liczne wycieczki,organizacje przyjeżdżające na nasze wybrzeże.

Pan Grzegowski został wybrany do Rady Miejskiej na radnego i pełnił tę funkcję od 1917 do 1932 r. Również wybrano go na komendanta organizacji Z. S. O. w roku 1919, trwał na tem stanowisku do 1921 r., za co otrzymał dyplom uznania od komendy wojewódzkiej w Gdyni.

P. Grzegowski był założycielem ochotniczej Straży Ogniowej w Gdyni w r. 1926 i został jednogłośnie przez miejscowe społeczeństwo powołany na naczelnika tejże organizacji.

Od r .1929 jest prezesem Związku Restauratorów m. Gdyni prócz tego dotychczas piastuje godność komendanta Tow. Bractwa Kurkowego. Za swoją długoletnią i wszechstronną wydatnią działalność otrzymał Krzyż Zasługi, medale złote i srebrny i kilka dyplomów od państwowych i społecznych instytucji.

Z RUCHU WSZECHSŁOWIAŃSKIEGO W POLSCE

WŁADZE WSZECHSŁOWIAŃSKIEGO ZWIĄZKU W POLSCE.

Dn. 25 lipca r. b. odbyło się walne zebranie Wszechsłowiańskiego Związku w Polsce pod przewodnictwem red. Hen. Olszewskiego, na którem wybrano władze Związku w następującym składzie (podajemy w porządku alfabetycznym): Komisja Rewizyjna: red. Radosław Krajewski, red. Henryk Olszewski, Bronisław Rostkowski, dyr. Teatru Polskiego, inż. Stanisław Węgielski.

Zarząd Główny: Wincenty Abderman, art. op. warsz. Ignacy Dygas (wiceprezes), prof. uniw. Józef Gołąbek (sekretarz), poseł Feliks Gwiżdż, prf. Jerzy Kurnatowski, dyr. Władysław Kwiatkowski (skarbnik), Witalis Piechaczek, senator inż. Jan Rogowicz (prezes), dr. Zygmunt Sinnicki, prf. Słoński, mjr. Henryk Sobolewski, prf. uniw. Stanisław Szober.

Przewodniczący sekcji: Artystycznej —art. opery Ignacy Dygas; Dochodów niestałych — mjr. Henryk Sobolewski, Organizacyjnej — inż. S. Lewicki; Oświatowej prof. I. Gołąbek ,Prawniczej — mec. Ignacy Krzymuski; i Propagandowej—Edward Węgielski, główny organizator tej instytucji b. potrzebnej i rokującej wielkie nadzieje, rozpoczynającej niejako w życiu społecznem Polski nową historyczną epokę.

WŁADZE SŁOWIAŃSKIEGO TOWARZYSTWA LITERATÓW

Zarząd Słowiańskiego Towarzystwa Literatów ukonstytuował się w składzie następującym: Stefan Górzyński, redaktor „Świata Współczesnego" i „Bibljoteki Słowiańskiej", Stanczo Kisiełkow, redaktor czasopism „Literaturnyj Głas" i ,Krugoświet" w Sofji, red. Radosław Krajewski, dr. Jerzy Pogonowski, slawista, tłómacz dzieł literatury pięknej z czeskiego i serbo-chorwackiego, i Nikola książę Vlatković, beletrysta jugosłowiański.

Zadanie to Tow. ma bardziej ideowe, niż zawodowe. Towarzystwo dąży, do zrzeszenia w jedną organizację poetów, powieściopisarzy, dramatopisarzy, teoretyków literatury wszystkich narodów słowiańskich dla ułatwienia im wymiany myśli, dla bardziej wydatnej pracy w sferze piśmiennictwa, które przy wzrastającym ruchu emencypacyjnym narodów słowiańskich ma znaczenie decydujące.

EKSPORT CUKRU POLSKIEGO

Polski przemysł cukrowniczy — mimo pogarszającej się konjunktury na rynkach międzynarodowych — nie ogranicza się jedynie do produkcji cukru na potrzeby rynku wewnętrznego, lecz wytwarza ponadto corocznie znaczne ilości cukru na eksport, co pozostaje w ścisłym związku ze znaczeniem, jakie posiada możność uprawy buraków cukrowych dla rolnictwa.

Głównymi odbiorcami polskiego cukru eksportowego są Anglja i Holandja, pozatem w ostatnich latach coraz bardziej wzrosły wysyłki do krajów bałtyckich, będących ze względu na ich geograficzne położenie naszemi naturalnemi rynkami zbytu. Wysyłki te — uskuteczniane z drobnemi wyjątkami drogą morską — szły początkowo przez Gdańsk raz częściowo przez Hamburg i Szczecin.

Od chwili uruchomienia portu gdyńskiego polski przemysł cukrowniczy dąży do stworzenia sobie w tym porcie bazy wyjściowej dla całego eksportu cukru.W tym celu na podstawie umowy zawartej z Min. Przemysłu i Handlu w r. 1929, cukrownictwo otrzymało w porcie w Gdyni odpowiednie tereny pod budowę własnych magazynów. Dla przeprowadzenia budowy i eksploatacji magazynów portowych utworzono spółkę pod firmą **„Cukroport"**. — Składy Portowe Zachodnio-Polskich Cukrowni Sp. z o. p. w Poznaniu; udziałowcami jej są cukrownie zachodnio-polskie, które wykazują główną część eksportu cukru z Polski.

Spółka ta wybudowała w 1930 r. pierwszy magazyn o długości 150 mtr. i szerokości 50 metr., który przy powierzchni używalnej 7.500 m² może pomieścić do 26.000 tonn cukru. Magazyn ten, wykończony w październiku 1930 r., był wykorzystany już przy eksporcie cukru z kampanji 1930-31. W następnym roku 1931 w przedłużeniu pierwszego magazynu wybudowano dalszy o powierzchni ca 4.850 m² i pojemności 17.000 tonn oraz trzeci magazyn o powierzchni ca 4.800 m² i pojemności do 18,000 t. tak, że łącznie trzy te magazyny mogą pomieścić do 60.000 tonn cukru. W bieżącym roku rozpoczęto budowę czwartego magazynu i to w wolnej strefie portu;; rozmiarami przewyższa on znacznie poprzednie magazyny, mianowicie przy długości 200 metr. i szerokości 50 metr. da on powierzchnię używalną 10,000 m² i pomieszczenie dla ca. 35,000 tonn. Magazyn ten będzie wykończony do grudnia 1933 r.

Poza tem wydzierżawiano jeszcze kilka innych magazynów, dzięki czemu cukrownictwo polskie mogło przy swym eksporcie w coraz szerszym zakresie wykorzystywać port gdyński obok portu w Gdańsku, a już zupełnie zaniechać wysyłek przez Szczecin i Hamburg. Ilustrują to następujące cyfry eksportu cukru przez poszczególne porty;

Kampanja	Gdańsk	%	Gdynia	%	Hamburg	%	Szczecin	%
1927-28	109.828	71	—	—	—	—	45.090	29
1928-29	219.116	71	21.476	7	24.485	8	41.640	14
1929-30	278.554	64	82.548	19	77.370	17	—	—
1930-31	155.931	51	103.825	34	46.520	5	—	—
1931-32	111.800	53	98.224	47	—		—	—
1932-33 przyp.	9,000	8	107.000	92	—	—	—	—

LUBE WSPOMNIENIA SŁONECZNYCH I NIEFRASOBLIWYCH DNI LATA



Tadeusz Kozłowski popularny kierownik szkoły pływackiej i twórca pierszej na wzór europejski plaży w Polsce.



Plaża Braci Kozłowskich i S-ka w Warszawie.



Ćwiczenia gimnastyczne na płaży Braci Kozłowskich

„ŚWIAT SPÓŁCZESNY" (Nr. 5. 1933 r.) pod redakcją Stefana Górzyńskiego ostatni swój zeszyt poświęca zagadnieniom panującego w dobie obecnej kryzysu gospodarczego, zamieszczając następujące artykuły; Światowy kryzys gospodarczy — Jerzy Kurnatowski, Kryzys polityczny jako jeden z czynników pryzysu gospodarczego — St. Górzyńskiego, nadto artykuły. Fel. Strzeleckiego, Zbigniewa Wróblewskiego, Radosława Krajewskiego, dr. W. Dreslera i bogatą Kronikę. Czasopismo to i w tym numerze daje obfity materjał aktualny podany objektywnie i treściwie.

TECHNIKA I TRADYCJA.

Technika rozwija się w miarę postępu nauki i służy do praktycznego zaspokojenia potrzeb życia.

Dziś staje się rzeczywistością wiele takich rzeczy, jakie sto lat temu były uważane za utopię.

Nikt nie jest w stanie zaprzeczyć, że dzięki zastosowaniu rozumnemu maszyny ludzie w znacznym stopniu ułatwili i uprzyjemnili sobie życie, uprościli i powiększyli wytwórczość.

To też uzasadnia istnienie poważnej produkcji w sferze środków odżywczych, śród której pierwsze miejsce zajmuje fabryka Dr. August Oetker, którego głównym celem jest nawiązanie kontaktu między zdobyczami nauki twórczością i ogółem ludzi i którego pomnikiem są jego wyroby substancji odżywczych.

Należy poznać tę fabrykę, oganizację jej produkcji, jej laboratorja, gdzie badana jest ściśle jakość odżywcza, zawartość witamin i t. p., należy wziąć próbki tych wyrobów i przekonać się, że wyroby dr. Augusta Oetkera od wielu dziesiątków lat cieszą się uznaniem we wszystkich częściach świata.

Dzięki przystępnej cenie, każdy może wyroby Dr. Augusta Oetkera stosować do obiadu, uczynić jedzenie prawdziwie zmacznem i słodkiem.

Jak spółczesny człowiek nie może obyć się bez kolei, auta, samolotu, tak spółczesna pani domu nie powinna obywać się bez środków odżywczych Dr. Augusta Oetkera, który umiał powiązać tradycję z postępem techniki dla dobra ogółu.

POLSKIE BIURO EKSPORTU ZBOŻA W POZNANIU ODDZIAŁ W GDAŃSKU.

W Polskiem Biurze Eksportu Zborza koncentruje się całkowita sprzedaż polskiego żyta i pszenicy na eksport.

Udziałowcami P. B. są: 1) Związek Eksporterów Zboża Rzplitej Polskiej, Poznań, Podgórna 10.

2) Państwowe Zakłady Przemysłowo Zbożowe, Warszawa, Warecka 11-a.

Prezydjum Rady P. B. stanowią: p. Leon Pluciński (prezes), p. Wiktor Przedpełski (wiceprezes), p. Oskar Marchlewski, p. Radca Wiktor Martin.

Zarząd P. B. stanowią: p. Wł. Radomski (przewodniczący), p. Dr. St. Goldmann, p. Leon Anker, p. Dyr. B. Budzyński, p. Dyr. Z. Kierski.

POLSKI EKSPORT BEKONOWY

EXPORTVERBAND DANZIGER BACON u. FLEISCHWAREN-FABRIKEN W GDAŃSKU

Gdański Związek Bekonowy założony został w marcu 1929 r. i składa się z pięciu firm jako członków z p. prezesem dr. Augustem Moellerem na czele. Firmy członkowskie są;

1) Hans Carstens,
2) H. B. Moeller i Co, Spółka z o. o. fabryka bekonów,
3) H. B. Moeller i Co, fabryka konserw, dawniej Ernst Noack,
4) Anglo Baconfactory, Kalisz, fabryka szynek,
5) Edward Pfeiffer, Zopoty.

Zadaniem Związku w pierwszym rzędzie jest załatwianie zwrotu ceł i przestrzeganie standaryzacji. Związek założony został na skutek pertraktacji między Rządem Polski i Senatem, który ten Związek prawnie zatwierdził. Związek pracuje w ścisłym kontakcie z Ministerstwem Przemysłu i Handlu.

Firmy Gdańskie przeważnie płacą za żywiec wyższe ceny, niż polskie fabryki; z tego jednak korzystają tylko chodowcy z Pomorza i północnych części Poznańskiego, bo tylko z tych okolic Gdańska Fabryki pokrywają swoje zapotrzebowania.

Dla umożliwienia wydatnej współpracy Związku Gdańskiego i Zw. Polskiego. Każdorazowo na zebraniach jednego Związku obecnym jest delegat drugiego Związku.

Polski Związek Bek. jak również Gdański Zw. Bekonowy utrzymują wspólnie w Londynie ekspozyturę Państwowego Instytutu Eksportowego, która ma za zadanie kontrolę stndaryzacji i przestrzeganie interesów Fabryk Bekonowych.



Komunalna Kasa Oszczędności powiatu Szubińskiego w Szubinie

EKSPORT DRZEWNY PRZEZ GDAŃSK

WZMOŻENIE KONKURENCYJNOŚCI DRZEWA POLSKIEGO PRZEZ UTWORZENIE WŁASNEGO TRANSPORTU MORSKIEGO. STWORZENIĘ WŁASNYCH LINJI OKRĘTOWYCH

Pierwszy projekt Towarzystwa Okrętowego ma na celu przedewszystkiem zwiększenie konkurencyjności polskiego drewna w eksporcie i rentowności tego ostatniego. Cena sprzedaźna drewna cif porty odbiorcze sumuje się z następujących pięciu składników: 1) cena drewna na pniu, 2) kosztów od pnia do wagonu, 3) kosztów transportu od wagonu do okrętu, łącznie z kosztami przeładunku (cena fob), 4(kosztów przewozu morskiego wraz z ubezpieczeniem (cena cif), 5) kosztów generalnych handlowych i zarobku.

Co do pierwszego składnika ceny cif, to, mając na uwadze przedewszystkiem tarcicę miękką, jako masowy artykuł eksportowy, należy zaznaczyć, że ten składnik obniżył się z 40 do 70 zł. (cena 70 zł. za dłużyce sosnowe miała miejsce w dzielnicach zachodnich) w początkach roku 1929 do 3—10 zł. w roku 1932-33 za m³ dłużyc sosnowych w lesie z olbrzymią stratą właścicieli łasów i przemysłowców drzewnych, których obroty i dochody proporcjonalnie się skurczyły, a w wielu wypadkach przerodziły się w stratę całego kapitału obrotowego. Ostra konkurencja w podaży dalej powoduje również obecnie, zniżkę tego czynnika. Ten najważniejszy składnik ceny — wartości całego drewna — wynosi obecnie w Polsce wszystkiego 10 do 15 proc. wartości drewna cif. Jest rzeczą Komitetów Eksportowych poważnie się nad tą sprawą zastanowić. W roku 1931 przez Gdańsk przeszło zagranicę według oficjalnej statystyki gdańskich Urzędów Celnych 977346 tonn drewna różnych gatunkóów, a w roku 1932 już tylko 559889 tonn, czyli w jednym roku spadek eksportu wyniósł około 43 proc. Port gdański jest tu miarodajny, bowiem przez Gdańsk przechodzi obecnie 75—80 proc. całego eksportu drzew-

nego z Polski. Oczywiście utrudnienia i ograniczenia importowe w krajach odbiorczych wpływają poważnie na ilościowy spadek eksportu, ale w nie mniejszym stopniu wpływa obecnie zanik jego rentowności.

Drugi składnik ceny drewna cif, to jest koszty od pnia do wagonu obniżyły się dla tarcicy miękkiej od roku 1929 z 18 — 20 zł. do 9 — 12 zł. za m³ dłużyc iglastych, a więc około 50 proc. Jakkolwiek te koszty są obecnie dość nizkie, to jednak nie są konkurencyjne w porównaniu ze Szwecją i Finlandją.

U nas powyższe koszty mogłyby się obniżyć przez racjonalizację przeróbki, budowę i naprawę dróg, lepsze wyzyskanie możliwości spławu, oraz motoryzację transportu; udoskonalenia te wymagają jednak znacznych kapitałów i dłuższego czasu. Obecnie składnik ten wynosi u nas około 30 proc. ceny drewna cif, podczas gdy w krajach skandynawskich wynosi około 20 proc. Ten składnik stanowi obecnie u nas największą procentowo część wartości drewna cif.

Trzeci czynnik składowy ceny cif — koszty transportu od wagonu do okrętu, przeważnie koleją, wraz z kosztami przeładunku w Gdańsku, wynoszą łącznie około 20 proc. ceny cif (około 10 — 11 proc. przewóz kolejowy i około 5 — 6 proc. koszty przeładunku i składowania w Gdańsku). Ten składnik jest u nas bez porównania wyższy, niż w państwach skandynawskich, zawdzięczając dalekim przewozom kolejowym, których koszty winny być dalej energicznie obniżane, względnie trzeba w szybszem tempie porządkować drogi wodne i powrócić do przedwojennego transportu spławem. Koszty przeładunku w Gdańsku i Gdyni dzięki powstaniu w r. 1932 polskiej ekspedycji drzewnej w Gdańsku zostały poważnie obniżone, a mianowicie z 13 szylingów złotych stawki zasadniczej za standart tarcicy, miękkiej do 7-miu szylingów złotych, a więc około 50 proc. zniżki.

Czwarty czynnik składowy ceny cif, — koszt frachtu morskiego i ubezpieczenia — stanowi obecnie około 18 — 20 proc. ceny cif, przyjmując porty angielskie za podstawę, przy dalszych zaś przewozach morskich, które w miarę trudności, powstających przy zbycie drewna, stają się coraz aktualniejszemi, **koszt frachtu morskiego stanowi decydujący i najpoważniejszy czynnik ceny cif.** Wszystkie powyższe procentowe wskaźniki są oparte na cenach cif w blizkich krajach odbiorczych Zachodu, przedewszystkiem w Anglji.

Drewno sowieckie dlatego jest tak konkurencyjnem i dociera do najdalszych zakątków świata, że przewozi się nieomal wyłącznie własnemi, chociaż przestarzałemi, statkami, dzięki czemu fracht morski obciąża w znaczeniu niższym stopniu cenę sprzedażną cif. Te organizacje eksportowe, które mają możność zatrudnić własny tonaż morski, winny go obecnie nabyć nie zwlekając, przyniesie to bowiem poważne oszczędności kosztów frachtu morskiego. **Statek normalnie kosztujący 50,000 ang. funtów, o pojemności 3,500 tonn można obecnie nabyć za cenę około 8000 ang. funtów papierowych w zupełnie dobrym stanie.** Przy dziesięcioletniej amortyzacji kupna takiego statku, co jest bardzo krótkim czasokresem, i 6 proc. rocznego oprocentowania różnica z tytułu kapitalnego zmniejszenia rocznej kwoty amortyzacyjnej wyniesie około 5 — 6 szylingów papierowych na standarcie przewiezionej racicy miękkiej, licząc tylko 16 podróży statku rocznie i przewozie 1000 standartów tarcicy każdorazowo z Gdańska lub Gdyni do bliskich krajów Zachodu. Na ogólnych kosztach rocznej eksploatacji statku, wynoszącej obecnie około 23000 ang. funtów papierowych zaoszczędzi się na kosztach tańszego utrzymania załogi okrętowej, załadunku drewna i tańszych opłatach w portach macierzystych w Gdyni i w Gdańsku 10 — 20 proc., czyli na standarcie tarcicy od 3 — 6 szylingów papierowych, a razem zaoszczędzi się na standarcie tarcicy miękkiej 8 — 12 szylingów papierowych, czyli 12 — 18 zł. Stanowi to 5 — 6 proc. drewna cif przyjmując za podstawę porty angielskie. Nie każdy eksporter może się poszczycić obecnie takim zarobkiem. W powyższej kalkulacji nie są przyjęte pod uwagę **frachty powrotne,** które mogą dać jeszcze większe oszczędności. Zniżka frachtów morskich obecnie płaconych mogłaby przy własnych statkach wynieść około 30 proc. i to na podstawie ścisłych i sprawdzonych danych, jest to więc sprawa pierwszorzędnego znaczenia dla eksportu drzewnego. Przy przewozach dalekobieżnych, przy których fracht morski wynosi nieraz 50 proc. wartości drewna cif, kalkulacja przy własnych statkach przedstawia się jeszcze korzystniej. Według projektu Towarzystwa Udziałowego dla przewozów morskich drewna polskiego przewiduje się 700 udziałów po 2000 zł., podczas gdy w samych Komitetach Eksportowych ilość firm zrzeszonych przekracza 700, a w Radzie Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce jest kilkakrotnie większa. Powyższa organizacja dałaby możność kupna **pięciu statków o pojemności 3500 tonn** każdy dla przewozu około 80000 standartów drewna rocznie z Gdyni i Gdańska do blizkich krajów Zachodu. Do główniejszych krajów odbiorczych przewieziono z portu gdańskiego według oficjalnej statystyki urzędów celnych w Gdańsku następujące ilości drewna różnych gatunków.

W r. 1931 Anglja 462503 tonn, Francja — 23505, Belgja 100141, Holandja — 99003 t., czyli około 220000 standartów.

W r. 1932 Anglja 266060 tonn, Francja — 86567, Belgja — 82293, Holandja — 67156 tonn, czyli około 1600000 standartów.

Ogółem przewieziono morzem z Gdańska drewna różnych gatunków i do różnych krajów odbiorczych (prócz wyżej wymienionych) do Hiszpanji, Portugalji, Grecji, Palestyny, Afryki i Ameryki, Szwecji, Norwegji i Danji;

W r. 1931 — 977396 tonn, około 320000 standartów.

W r. 1932 — 559889 tonn, około 18000 standar.

Z powyższego widzimy, że dla pięciu statków Towarzystwa Udziałowego o zdolności przewozowej 80000 standartów przy znacznie tańszych frachtach praca jest całkowicie zapewniona.

Piąty składnik ceny drewna cif; koszty generalne, handlowe i zarobek wynoszą 15 do 22 proc. tej ceny, przyjmując za podstawę porty angielskie; w kosztach handlowych mieszczą się 5 — 7 proc. nader wygórowane opłaty prowizyjnej dla brokerów angielskich i około 5 proc. kosztów generalnych, które nieraz wzrastają do 10 proc. i wtedy zarobek, na który pozostaje 5 — 6 proc. ceny cif, nie znajduje już dla siebie miejsca. Przy posiadaniu własnego tonażu zarobek, stanowiący w najlepszym razie 5— 6 proc. ceny cif może się conajmniej podwoić. Artykuł ten jest streszczeniem pracy p. inż. Dudzińskiego, dostarczonej nam przez redakcje „Drzewa" a drukowanej w „Przeglądzie Gosp. Ziem. Połudn. Wschodnich".

GDAŃSKI SLEEPERKONTOR W. SCHONEBERG

Jest to czołowa i największa firma Gdańskiego drzewnego eksportu, jest jedną z najstarszych w Gdańsku. Około 60 lat prowadzi swoje interesy pod własną firmą, obecnie pod kierownictwem p. konsula Schoenberga.

Firma zawsze miała dużą styczność z polską produkcją leśną i eksploatowała rozległe przestrzenie leśne.

Głównym odbiorcą polskiego drzewa była zawsze Anglja. W przeciągu kilku lat zbyt firmy na angielski rynek wynosił około 100.000 metrów kubicznych. Obroty z Niemcami, które w niektórych latach wynosiły około 50.000 m. k. zeszły na zero.— Również obroty z Belgją 60.000 m. k., z Holandją i Danją 20—25.000 m. mocno się skurczyły. — Główną przyczyną tego jest dumpingowa polityka Sowietów.

W ostatnich miesiącach eksport drzewny jednak trochę się ożywił szczególnie w stosunku do Anglji. Jest nadzieja, że dążenia unormowania produkcji na światowej Konferencji Gospodarczej w Londynie odniosą skutek i doprowadzą do ogólnej poprawy stosunków w światowym przemyśle.



Drzewne składy w Holmie (Danziger Sleeper-Kontor. w. Schoenberg. g. m. b. H.)





DRUKOWANO NA KUNSTDRUKU MIRKOWSKIEJ FABRYKI PAPIERU

Prenumerata dwumiesięcznika „FLOTA POLSKA" rocznie, t. j. za 6 zeszytów, zł. 12. (Administracja za terminowe dostarczanie czasopisma nie bierze odpowiedzialności). Pojedyńczy zeszyt zł. 2.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ul. Chmielna 26. Konto w P.K.O. 25.110. Redakcja i Administracja czynna jest w poniedziałki, środy i soboty od 4-ej do 5-ej. Ceny ogłoszeń: cała strona 600 zł., 1/2 350, 1/3 250, 1/4 200.

Dyrektor wydawnictwa *E. Lindner.* Redaktor i wydawca: *Radosław Krajewski.*

Druk. W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37.